

**Olej silnikowy do pojazdów użytkowych  
W pełni syntetyczny**

## TYPE OF USE

**TEKMA ULTIMA 10W-40 LD** to wysokowydajny syntetyczny olej do silników Diesla, odpowiedni do szerokiej gamy zastosowań, zarówno w pojazdach drogowych, jak i terenowych. Został opracowany z myślą o ochronie silników w wymagających warunkach panujących w pojazdach użytkowych, górnictwie, budownictwie i rolnictwie.

Ten olej jest kompatybilny z różnymi silnikami Diesla o niskiej emisji spalin, w tym z układami recyrkulacji spalin EGR (ang. Exhaust Gas Recirculation) lub SCR (Selected Catalyst Reduction), spełniającymi normy emisji spalin Euro II do Euro V. Może być stosowany w mieszanej flocie silników nowej i starszej generacji, oferując wszechstronność i wygodę.

**TEKMA ULTIMA 10W-40 LD** nadaje się do stosowania w silnikach Scania Euro VI, a także w silnikach większości innych europejskich producentów silników Euro 2 i 3, a także w większości silników Euro IV i V bez filtra cząstek stałych (DPF).

## PERFORMANCES

**Oleje ACEA E4-24** to oleje silnikowe klasy Ultra High Performance Diesel (UHPD) przeznaczone do stosowania w zastosowaniach wymagających dużych obciążeń i długich okresów między wymianami. Silniki, dla których zaleca się stosowanie tego typu olejów, zazwyczaj nie są wyposażone w zaawansowane urządzenia do oczyszczania spalin, takie jak filtry cząstek stałych (DPF).

**Oleje ACEA E7-24** to oleje silnikowe klasy Super High Performance Diesel (SHPD), zapewniające skuteczną kontrolę czystości tłoków i polerowania gładzi. Są one zalecane do wysokowydajnych silników Diesla pracujących w trudnych warunkach, np. przy wydłużonych okresach między wymianami.

Nadaje się do silników bez filtrów cząstek stałych i większości silników wyposażonych w układ EGR.

**API CF** to specyfikacja oleju silnikowego wprowadzona w 1990 roku do wysokoobrotowych, również turbodoładowanych, czterosuwowych silników Diesla, szczególnie tych, które wykorzystują paliwo o wyższej zawartości siarki (powyżej 0,5% wagowo). Norma ta spełnia wymagania API-CD i CE oraz uzupełnia wymogi dotyczące zużycia oleju i czystości tłoków

**Cummins CES 20077** opisuje poziom wydajności oleju premium do silników o dużej mocy i dużej mocy bez recyrkulacji spalin (EGR) poza Ameryką Północną. Został on opracowany w celu zapewnienia odpowiedniej ochrony przed zużyciem, osadami i gęstnieniem oleju spowodowanym nagromadzeniem sadzy, szczególnie w silnikach bez układów recyrkulacji spalin (EGR). Norma ta jest zgodna z kategorią API CH-4 i dodaje wymóg 300-godzinnego testu do klasyfikacji ACEA E5.

**Olej silnikowy do pojazdów użytkowych  
W pełni syntetyczny**

**Specyfikacja DAF Extended Drain** odnosi się do olejów silnikowych opracowanych w celu wydłużenia okresów między wymianami oleju w pojazdach użytkowych DAF. Oleje te są produkowane w celu zachowania swoich właściwości ochronnych i wydajnościowych przez dłuższy okres, co pozwala na zmniejszenie częstotliwości konserwacji i związanych z nią kosztów.

**Daimler DTFR 15B120** (dawniej MB 228.5) to olej o najwyższej wartości TBN, przeznaczony do stosowania w wysokowydajnych silnikach wysokoprężnych o średnim i dużym obciążeniu, w których nie zastosowano zaawansowanych systemów oczyszczania spalin, takich jak filtry cząstek stałych (DPF).

**Daimler DTFR 13D110** (dawniej MB 235.28) odnosi się do olejów przekładniowych przeznaczonych do układów retarderów w pojazdach użytkowych. Zostały opracowane z myślą o zapewnieniu doskonałej stabilności termicznej, ochrony przed zużyciem i optymalnej wydajności układów retarderów w różnych warunkach pracy.

**Detroit Diesel 93K215** Specyfikacja Detroit Diesel dla silników Diesla o dużej mocy, kładąca nacisk na trwałość i wydajność w trudnych warunkach.

**Deutz DQC III-18** to specyfikacja środka smarnego przeznaczona do stosowania w silnikach Diesla o średniej i dużej mocy z zamkniętą wentylacją skrzyni korbowej i wysokimi obciążeniami termicznymi. Ta specyfikacja jest przeznaczona do stosowania w silnikach, w których nie są zamontowane zaawansowane systemy oczyszczania spalin, takie jak filtry cząstek stałych (DPF). Pojazdy te zazwyczaj spełniają normę emisji Stage IIIA i wcześniejsze.

**Ford WSS-M2C212-A1** definiuje oleje silnikowe SAE 5W-30 do silników o dużej mocy przeznaczone zarówno do początkowego, jak i serwisowego napełniania w globalnych zakładach produkcji silników i pojazdów Forda. Niniejsza specyfikacja gwarantuje, że olej silnikowy zapewni odpowiednią ochronę i wydajność silników Forda o dużej wytrzymałości w różnych warunkach eksploatacji.

**MAN M3277** to specyfikacja olejów do silników Diesla o wysokiej wydajności, opracowana w celu zapewnienia wyjątkowej ochrony przed zużyciem, stabilności termicznej i wydłużonych okresów między wymianami oleju.

**MTU Type 3** określa oleje do silników Diesla MTU o TBN: >12 mg KOH/g, opracowane w celu zapewnienia doskonałej stabilności termicznej, ochrony przed zużyciem i czystości silnika w wymagających warunkach eksploatacji.

**Olej silnikowy Scania LDF-3** jest wymagany przez firmę Scania do silników Euro VI z EGR, SCR i DPF i dotyczy

**Olej silnikowy do pojazdów użytkowych  
W pełni syntetyczny**

wyłącznie silników Diesla o pojemności skokowej 13 l i 16 l z wydłużonym okresem między wymianami oleju do 120 000 km. Przewyższa wymagania ACEA E7.

**Scania LDF-3** jest wstecznie kompatybilny z LDF-2 i LDF.

**Olej do retarderów Voith klasy B** został specjalnie zaprojektowany do stosowania w retarderach tej firmy. Oleje klasy B są zazwyczaj syntetyczne i opracowane tak, aby zapewnić wysoką stabilność termiczno-oksydacyjną oraz doskonałe właściwości w niskich temperaturach, gwarantując niezawodną pracę w różnych warunkach eksploatacji.

**Volvo VDS-3** to specyfikacja środka smarnego przeznaczona do stosowania w silnikach wysokoprężnych o średnim i dużym obciążeniu, w których nie są zamontowane zaawansowane systemy oczyszczania spalin, takie jak filtry cząstek stałych (DPF). Ciężarówki, autobusy i sprzęt budowlany Volvo, które wymagają tego rodzaju środka smarnego, zazwyczaj spełniają normy emisji spalin Euro IV lub Stage IIIA i wcześniejsze. Odpowiada olejom **Mack EO-N** i **Renault Trucks RLD-2** (w tym RLD, RXD).

**RECOMMENDATIONS**

Można mieszać z olejami syntetycznymi lub mineralnymi.

Wymianę oleju należy przeprowadzać zgodnie z zaleceniami producenta. Szczegółowe wytyczne można znaleźć w instrukcji obsługi pojazdu lub u dealera, ponieważ różnią się one w zależności od pojazdu.

Zalecamy również korzystanie z programu monitorowania oleju w celu optymalizacji odstępów między wymianami i maksymalizacji ochrony sprzętu.

**PROPERTIES**

|                         |            |                         |
|-------------------------|------------|-------------------------|
| Kolor                   | ASTM D1500 | Bursztynowy             |
| Klasa lepkości          | SAE J 300  | 10W-40                  |
| Gęstość w 20°C (68°F)   | ASTM D1298 | 0.86                    |
| Lepkość w 40°C (104°F)  | ASTM D445  | 86.7 mm <sup>2</sup> /s |
| Lepkość w 100°C (212°F) | ASTM D445  | 13.5 mm <sup>2</sup> /s |
| Wskaźnik lepkości       | ASTM D2270 | 158                     |

We retain the right to modify the general characteristics of our products in order to offer to our customers the latest technical development. br\>

Product specifications are definitive from the order which is subject to our general conditions of sale and warranty. Made in FRANCE

MOTUL Deutschland GmbH - Butzweilerhofallee 3 - 50829 - Cologne - +49(0)221/67003-0 - +49(0)221/67003-199 - info@motul.de -



## TEKMA ULTIMA 10W-40 LD

Olej silnikowy do pojazdów użytkowych  
W pełni syntetyczny

|                         |            |                     |
|-------------------------|------------|---------------------|
| Temperatura krzepnięcia | ASTM D97   | -39.0 °C / -38.0 °F |
| TBN                     | ASTM D2896 | 15.9 mg KOH/g       |
| Temperatura zapłonu     | ASTM D92   | 228 °C / 442 °F     |



## TEKMA ULTIMA 10W-40 LD

Olej silnikowy do pojazdów użytkowych  
W pełni syntetyczny

| STANDARDS       |                               |
|-----------------|-------------------------------|
| ACEA            | E4/E7                         |
| API             | CF                            |
| DAIMLER         | DTFR 15B120 (former MB 228.5) |
| DEUTZ           | DQC III-18                    |
| MACK            | EO-N                          |
| MTU             | Type 3                        |
| RENAULT TRUCKS  | RLD-2                         |
| SCANIA          | LDF-3                         |
| VOLVO           | VDS-3                         |
| OE PERFORMANCES |                               |
| DAF             | Extended Drain                |
| MAN             | M 3277                        |

We retain the right to modify the general characteristics of our products in order to offer to our customers the latest technical development. br\>

Product specifications are definitive from the order which is subject to our general conditions of sale and warranty. Made in FRANCE

MOTUL Deutschland GmbH - Butzweilerhofallee 3 - 50829 - Cologne - +49(0)221/67003-0 - +49(0)221/67003-199 - info@motul.de -

[motul.com](http://motul.com)